

Univ.-Prof. Dr. Martin Kocher  
Bundesminister

Stubenring 1, 1010 Wien

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

Geschäftszahl: 2023-0.200.696

Ihr Zeichen: BKA - PDion (PDion)14514/J-NR/2023

Wien, am 12. Mai 2023

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Abgeordneten zum Nationalrat Julia Herr und weitere haben am 13.03.2023 unter der **Nr. 14514/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend **Wo bleibt die angekündigte Verkehrsarbeitsstiftung?** gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Einleitend darf ich ausdrücklich darauf hinweisen, dass mir das angesprochene Thema ein wichtiges Anliegen ist. Das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft ist im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie um die Entwicklung eines Beitrags der Arbeitsmarktpolitik zur Verringerung des bereits bestehenden und künftig zu erwartenden Fachkräftemangels im Bereich des öffentlichen Verkehrs bemüht. Im intensiven Austausch mit betroffenen Stakeholdern im Schienen- und Kraftfahrlinienbereich sowie dem Arbeitsmarktservice (AMS) ist es mittlerweile auch gelungen, praktikable Lösungsansätze zu erarbeiten, die sich auch mit den gesetzlichen und budgetären Vorgaben und den arbeitsmarktpolitischen Zielsetzungen vereinbaren lassen. Dabei geht es neben einer dezidierten Schwerpunktsetzung zur Gewinnung geeigneter Arbeitsloser für dieses zukunftssträchtige Arbeitsmarktsegment auch um eine arbeitsmarktpolitisch orientierte Unterstützung der betroffenen Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung zukunftsorientierter Humanressourcen-Strategien.

**Zur Frage 1**

- *Was ist der aktuelle Stand betreffend Umsetzung einer Verkehrsarbeitsstiftung?*

Wie in der Beantwortung zu den Fragen 3 und 8 näher ausgeführt werden wird, wird anstelle der ursprünglich geplanten Verkehrsstiftung derzeit ein arbeitsmarktpolitisches Schwerpunktprogramm (Arbeitstitel: Beschäftigungsoffensive Öffentlicher Verkehr) für den öffentlichen Verkehr ausgearbeitet.

**Zur Frage 2**

- *Ist die Umsetzung einer Verkehrsarbeitsstiftung als Arbeitsstiftung gänzlich vom Tisch oder nach wie vor eine Option?*

Wie bereits mehrfach erläutert ist das grundsätzlich bewährte Instrument der Arbeits- bzw. Implacementstiftungen aufgrund der Rückmeldungen der Sozialpartner kein geeigneter Lösungsansatz für die eingehend analysierte Aufgaben- und Problemstellung und stellt damit auch keine umsetzbare Option dar.

**Zu den Fragen 3 und 8**

- *Sie schreiben in der 10744/AB vom 15.7.2022 von einem Prüf- und Abstimmungsprozess, um entsprechend dem Ausbildungsbedarf geeignetere Programm- und Förderansätze zu entwickeln und nach Möglichkeit auch zu implementieren. Wer ist in diesem Prüf- und Abstimmungsprozess eingebunden?*
  - *Was ist der aktuelle Stand dieses Prüf- und Abstimmungsprozesses?*
  - *Zu welchen Ergebnissen kam dieser bereits?*
  - *Gibt es schon Programm- und Förderansätze, die bereits vorgeschlagen oder entwickelt wurden? Wenn ja, welche?*
- *„Die Ausbildungen im Öffentlichen Verkehr haben für Auszubildenden derzeit einen großen Vorteil: sie finden in weiten Teilen direkt im Verkehrsunternehmen – also in einem aufrechten Beschäftigungsverhältnis statt. Verkehrsarbeitsstiftungen und die damit verbundenen Vorgaben des AMS zielen allerdings auf die Qualifizierung von Personen in Arbeitslosigkeit ab. D.h. eine Verkehrsarbeitsstiftung im engeren Sinne wäre eine Schlechterstellung der Auszubildenden im Vergleich zum Status Quo.“ Dieses Problem ist Ihnen laut Fragen 10 und 11 in der Anfragebeantwortung vom 15.7.2022 bekannt. Sie stellten damals eine Suche nach Alternativen in Aussicht. Wurden solche Alternativen bereits gefunden?*
  - *Wenn ja, wie sehen diese aus?*
  - *Wenn nein, wann kann mit einem positiven Abschluss der Alternativensuche gerechnet werden?*

- *Weiters schreiben Sie, dass ein bestimmtes Alternativmodell ministerium-sintern geprüft wird. Um welches Modell handelt es sich und wie ist diese Prüfung ausgegangen?*
- *Wer wurde für die Alternativensuche bzw. -prüfung eingebunden?*
- *Wie war der Austausch dazu mit den Sozialpartnern?*

Der angesprochene Prüf- und Entwicklungsprozess erfolgte in Kooperation mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. In die Entwicklung von möglichst praxis- und bedarfsnahen Unterstützungs- und Förderansätzen wurden Vertreterinnen und Vertreter des AMS auf Landes- und Bundesebene sowie Branchenvertreterinnen und -vertreter eingebunden.

Ein Abgehen vom bewährten System der vor allem im Segment des Schienenverkehrs in berufsbegleitender Form stattfindenden Ausbildung wäre wohl weder für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer noch für die involvierten Unternehmen eine wünschenswerte Variante. Es wurden daher unter diesen Rahmenbedingungen aus arbeitsmarktpolitischer Sicht sinnvolle und realisierbar erscheinende Vorschläge für ein Förder- und Unterstützungsangebot erarbeitet. Dabei geht es vor allem darum, für diesen Bereich geeignet erscheinende arbeitslose Personen zu rekrutieren und individuell abgestimmt auf die Begründung eines Dienstverhältnisses vorzubereiten sowie die betroffenen Verkehrsunternehmen gezielt bei der Umsetzung einer arbeitsmarktpolitisch orientierten Erschließung und Entwicklung ihrer Humanressourcen zu unterstützen. Angesichts der aktuellen Entwicklungen am Arbeitsmarkt ist der Mangel an geeigneten und für eine Fachkräfteausbildung ausreichend motivierten Personen die wohl zentrale Herausforderung für eine zukunftsorientierte Arbeitsmarktpolitik, der mit der geplanten Beschäftigungsoffensive möglichst wirksam begegnet werden soll.

#### **Zu den Fragen 4 und 12**

- *Bis wann soll dieser Prüf- und Abstimmungsprozess fertig sein?*
- *Wann soll es erste Ausbildungs- bzw. Qualifizierungsangebote geben – entweder durch eine Verkehrsarbeitsstiftung oder durch ein Alternativmodell?*

Ein dringender Personalbedarf wurde im Bereich Schiene und Busverkehr identifiziert, weshalb die beiden Ministerien zu diesen beiden Sektoren auch bereits praxis- und bedarfsorientierte Workshops mit relevanten Stakeholdern abgehalten haben. Als sinnvolle und von der Arbeitsmarktpolitik im Rahmen ihrer Möglichkeiten leistbare Beiträge wurden dabei

- regional abgestimmte Maßnahmenangebote zur Potenzialaufschließung und Vorkualifizierung bzw. im Busbereich auch zum Erwerb des Führerscheins D, sowie
- arbeitsmarktpolitisch orientierte Beratungs- und Unterstützungsleistungen für die betroffenen Verkehrsunternehmen

identifiziert.

Als wichtige arbeitsmarktpolitische Zielsetzungen dieses Vorhabens können die Erschließung neuer Zielgruppen aus dem Arbeitslosenbestand – insbesondere auch Frauen und Personen mit Migrationshintergrund – sowie die Beschäftigungssicherung für die bereits beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angeführt werden. Auf Basis dieser Arbeitsergebnisse werden nunmehr Zielvorgaben an das AMS entwickelt, die nach aktuellem Planungsstand relativ zeitnah finalisiert und übermittelt werden sollen. Die Umsetzung eines entsprechenden Maßnahmenpakets (Arbeitstitel: Beschäftigungsoffensive Öffentlicher Verkehr) des AMS sollte dann jedenfalls noch im Lauf des Jahres 2023 erfolgen.

#### **Zur Frage 5**

- *Gibt es von Seiten der Sozialpartner präferierte Programm- und Förderansätze, die statt der Verkehrsarbeitsstiftung implementiert werden sollen? Wenn ja, welche und von wem?*

Es wird um Verständnis ersucht, dass das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft diese Fragen nicht stellvertretend für alle für diese Arbeitsmarktsektoren relevanten Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitgeberinnen bzw. Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer beantworten kann.

#### **Zu den Frage 6 und 9**

- *Sie schreiben in der 10744/AB vom 15.7.2022, dass im „Bereich des Schienenverkehrs [der] feststellbare Qualifizierungsbedarf nicht im Rahmen einer klassischen Arbeitsstiftung gelöst werden soll“. Wie hoch ist dieser feststellbare Qualifizierungsbedarf in diesem Bereich?*
- *Ebenfalls bei Fragen 10 und 11 in der Anfragebeantwortung vom 15.7.2022 schreiben Sie, dass ministeriumsintern der abzudeckende Bedarf erhoben wird. Wie hoch ist der abzudeckende Bedarf, den Sie ministeriumsintern erhoben haben?*

Mit Ende Februar waren beim AMS 496 offene Stellen im Bereich Schienenverkehr gemeldet. Da die Ausbildung im Bereich Schiene überwiegend unternehmensintern abgewickelt wird und bislang wohl aufgrund anderer Rekrutierungswege nicht alle offenen Stellen dem

AMS gemeldet wurden, wurde der Bedarf auch durch direkte Befragung von Unternehmen erhoben. So wurde etwa in einem Workshop am 2. März 2023 mit Vertreterinnen und Vertretern der ÖBB, der Wiener Linien, und der Wiener Lokalbahnen ein Bedarf von jährlich knapp 1.600 Personen bekannt gegeben.

#### **Zur Frage 7**

- *Sie erwähnen außerdem ein Treffen am 29.6.2022 zwischen dem Bundesministerium für Arbeit (Beamtenebene) und betroffenen Sozialpartnern, bei dem eine Vorgangsweise zur Auslotung alternativer Lösungsansätze vereinbart wurde. Wie sieht diese Vorgangsweise aus?*
  - *Bis wann soll es Ergebnisse geben?*

Dabei handelte es sich um ein Treffen auf Beamtenebene mit Sozialpartner-Vertreterinnen und -Vertretern aus dem Schienenbereich. Ausgehend von der bekannten Problemstellung der Nichtumsetzbarkeit der ursprünglich geplanten Verkehrsstiftung ging es zu diesem Zeitpunkt vor allem darum, eine Vorgangsweise zur Analyse und Entwicklung alternativer Lösungsansätze festzulegen und entsprechende Aktivitäten einzuleiten. Als wesentlicher erster Schritt zur Beurteilung der Sachlage wurden daher die Branchenvertreterinnen und Branchenvertreter ersucht, eine möglichst konkrete Schätzung des zu erwartenden Ausbildungs- und Personalbedarfs vorzulegen. Damit konnte auch eine wichtige Grundlage für den evidenzbasierten Prüf- und Abstimmungsprozess geschaffen werden, auf den sich die Fragen 3 und 4 beziehen.

#### **Zu den Fragen 10 und 11**

- *Im Ministerratsbeschluss wird die Finanzierung anhand eines Ausbildungsbedarfs von 1.000 Personen dargestellt. Reichen die 1.000 geplanten zusätzlichen Ausbildungsplätze für den aktuellen Bedarf, der etwa durch Pensionierungen oder sonstige Abgänge entsteht?*
  - *Ist in dieser Bedarfsanalyse bereits der steigende Bedarf durch den nötigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt?*
    - *In welchem Umfang?*
- *Hat Ihr Ministerium einen etwaigen Bedarf erhoben, bevor die Verkehrsarbeitsstiftung in den Ministerrat kam? Wenn ja, wie hoch war dieser zu diesem Zeitpunkt? Wenn nein, warum nicht?*

Die Größenordnung von 1.000 Personen wurde für die Umsetzung der letztlich aufgrund der Rückmeldung der Sozialpartner nicht realisierbaren Verkehrsstiftung festgelegt und ist daher kein aktuell umsetzungsrelevanter Planwert. Grundsätzlich wird um Verständnis

dafür ersucht, dass der Beitrag der Arbeitsmarktpolitik zur Problemlösung strukturell bedingten Grenzen unterliegt. So ist etwa ein sehr großer Teil der aktuell beim AMS vorgezeichneten Arbeitslosen von erheblichen Vermittlungseinschränkungen und Benachteiligungen am Arbeitsmarkt betroffen und zur Abdeckung vieler offener Stellen nicht unmittelbar geeignet.

#### **Zur Frage 13**

- *Ist eine Initiierung im Laufe des Jahres 2023 – wie Sie es in der Anfragebeantwortung angegeben haben – nach wie vor realistisch?*

Ja.

#### **Zur Frage 14**

- *Wie hoch ist das Budget für diese Qualifizierungsmaßnahme? Werden die Mittel in der Höhe von 10 Millionen Euro bei Umsetzung entsprechend des erhobenen Bedarfs bzw. der Inflation angepasst?*

Dem AMS werden ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt, um das beschriebene Maßnahmenpaket zielkonform realisieren zu können. Der derzeitige Umsetzungszeitraum beschränkt sich zunächst auf die Jahre 2023 und 2024. Ergänzend ist auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 11200/J zu verweisen.

#### **Zur Frage 15**

- *Gibt es Ihrerseits Pläne, ein Förderinstrument zur Ausweitung von Ausbildungsplätzen im Öffentlichen Verkehr längerfristig fortzuführen?*
  - *Wenn ja, sind Sie diesbezüglich in Austausch mit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie?*
  - *Wenn ja, sind Sie diesbezüglich in Austausch mit dem Bundesminister für Finanzen?*
  - *Wenn nein, warum nicht?*

Die geplante Beschäftigungsoffensive soll wie bereits ausgeführt noch im Jahr 2023 gestartet werden. Gemäß den Zielvorgaben an das AMS ist der Umsetzungserfolg laufend zu beobachten und im Jahr 2024 dann im Rahmen des AMS-Verwaltungsrates zu bewerten. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde und wird in die nicht zuletzt auch auf die Erreichung der Klimaziele ausgerichtete Initiative in entsprechender Form eingebunden. Das Einvernehmen mit dem

Bundesministerium für Finanzen ist – wie bei allen budgetrelevanten Vorhaben größeren Ausmaßes – auch in dieser Angelegenheit selbstverständlich herzustellen.

Univ.-Prof. Dr. Martin Kocher

Elektronisch gefertigt